



Nouvelles voies à travers l'Europe

Politique suisse des transports de A à Z

Assainissement phonique

Environ 260 000 personnes étaient exposées à un bruit ferroviaire excessif en 2000. Pour pouvoir les protéger, la Suisse a mis en œuvre un vaste projet de réduction du bruit, financé par le fonds FTP, qui comporte des mesures touchant le matériel roulant, la réalisation de parois antibruit et le montage de fenêtres antibruit. Le catalogue de mesures relatives à l'assainissement phonique s'est achevé en 2015. Le programme qui lui succède prévoit de facto l'interdiction des wagons de marchandises non assainis, interdiction qui devrait entrer en vigueur en 2020. Il prévoit par ailleurs la mise en place de mesures d'absorption phonique sur les rails et la création de bases nécessaires à la promotion de l'innovation et de la recherche dans le domaine du bruit ferroviaire.

Corridor de 4 mètres

Si le ferroutage pour les semi-remorques d'une hauteur aux angles de 4 mètres est déjà possible sur l'axe du Loetschberg ainsi que dans les tunnels de base du Ceneri et du Saint-Gothard, divers obstacles l'empêchent sur les lignes d'accès au Saint-Gothard. Par conséquent, la Confédération a ordonné que différents tunnels, marquises et caténaires soient adaptés afin de permettre le transport continu, sur les axes nord-sud de la Suisse, de véhicules ayant une hauteur aux angles de 4 mètres. Ces aménagements sont importants car ce segment du transport combiné est en forte croissance. La Suisse finance également



Les transports avec une hauteur aux angles de 4 mètres sont possibles dans le tunnel de base du Saint-Gothard.

des adaptations similaires sur la ligne italienne de Luino, de façon à ce que d'importants terminaux de transbordement du nord de l'Italie deviennent accessibles aux véhicules de 4 mètres. Les coûts globaux s'élèvent à près d'un milliard de francs (env. 950 millions d'euros).

Corridor de fret ferroviaire Rhin-Alpes

La ligne ferroviaire entre Rotterdam/Anvers et Gênes constitue l'un des principaux corridors européens de fret ferroviaire. Connu sous le nom de Rhin-Alpes, ce corridor emprunte les axes nord-sud de la Suisse. Le volume de fret transporté annuellement sur les 1500 km que compte ce corridor dépasse le milliard de tonnes (2013) et selon les prévisions, il devrait plus que doubler d'ici à 2030. Il est prévu d'introduire l'ETCS ces prochaines années en tant que dispositif uniforme d'arrêt automatique des trains



L'UE attache une grande importance au corridor Rotterdam-Gênes.



Office fédéral des transports OFT

ETCS

L'European Train Control System (ETCS) est l'un des fondements de l'interopérabilité des chemins de fer dans toute l'Europe. Ce système de contrôle-commande renonce complètement, en fonction de l'agencement des tronçons, aux signaux extérieurs. Le mécanicien de locomotive reçoit les informations directement sur un écran dans la cabine de conduite : ainsi, les trains peuvent circuler plus vite et à intervalles plus courts. L'ETCS est destiné à remplacer les nombreux différents dispositifs d'arrêt automatique européens. Il est exploité depuis 2006 sur les tronçons à grande vitesse Rome–Naples et Milan–Turin ainsi qu'en Suisse, où il a été introduit sur le nouveau tronçon entre Olten et Berne (Mattstetten–Rothrist ; en 2004/6) et dans le tunnel de base du Loetschberg (en 2007). L'ensemble du réseau suisse à voie normale passera à l'ETCS Level 1 LS ou 2 d'ici à 2017.



L'ETCS L2 fournit au mécanicien de locomotive les instructions sur un écran.

Evolution des transports

L'évolution du trafic transalpin à travers la Suisse prouve l'impact des mesures de transfert.

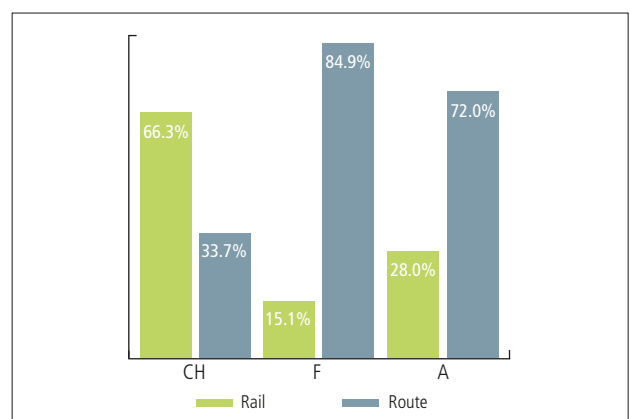
La part de marché du fret ferroviaire transalpin en Suisse est de 67 %, celle du fret routier de 33 % (2014). En France et en Autriche, pays voisins, la proportion est inversée.

Malgré l'augmentation du trafic en général, le nombre des courses transalpines de camion a diminué, passant de 1,4 million en 2000 à 1 million en 2014. Selon les calculs des experts, sans ces mesures 700 000 camions de plus traverseraient actuellement chaque année les Alpes.

En dépit des fruits de la politique de transfert, les objectifs visés par la loi sur le transfert du transport de marchandises ne sont pas atteints.

- Objectif intermédiaire 2011 : 1,25 million de poids lourds ont traversé les Alpes en 2011 au lieu du million défini dans la loi comme objectif intermédiaire.
- Objectif de transfert 2018 : d'après l'objectif de transfert inscrit dans la loi, pas plus de 650 000 camions ne devraient traverser les Alpes suisses en 2018, soit deux ans après l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard. Or cet objectif ne peut pas être atteint. L'effet de transfert obtenu en sus avec la mise en exploitation de l'axe du Saint-Gothard devrait cependant suffire à stabiliser le nombre des courses transalpines de camion à leur niveau actuel. Le transfert du trafic devrait par ailleurs bénéficier d'un nouvel élan avec la construction, d'ici à 2020, d'un corridor de 4 mètres sur l'axe du Saint-Gothard.

Le Conseil fédéral veut continuer à utiliser les instruments de transfert ainsi que les mesures d'accompagnement actuels et engager d'autres mesures.



Répartition du trafic marchandises transalpin en France, en Autriche et en Suisse (2013).



Office fédéral des transports OFT

Finances

Les coûts de la NLFA sont estimés à 23,5 milliards de francs (env. 22,4 milliards d'euros ; prix actuels y compris intérêts et TVA), ce qui correspond à environ 3,5 % du produit intérieur brut (PIB) de la Suisse.

Les coûts de la NLFA se répartissent comme suit :

- Tunnel de base du Saint-Gothard : 12,5 milliards de francs (environ 11,9 milliards d'euros)
- Tunnel de base du Loetschberg : 5,3 milliards de francs (environ 5 milliards d'euros)
- Tunnel de base du Ceneri : 3,5 milliards de francs (environ 3,3 milliards d'euros)
- Aménagement des voies d'accès : 2,2 milliards de francs (environ 2,1 milliards d'euros)

Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)

Lors de la votation de février 2014, les citoyennes et citoyens suisses ont approuvé le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) qui sert à assurer à long terme le financement de l'entretien et du développement de cette dernière. En parallèle, les grandes lignes du futur aménagement ferroviaire ont été arrêtées dans le cadre du Programme de développement stratégique (PRODES), en même temps qu'une première étape concrète d'aménagement pour l'horizon 2025. Cette étape prévoit des projets qui se montent à 6,4 milliards de francs (env. 6,1 milliards d'euros) et qui serviront en premier lieu à désengorger les gares des grandes agglomérations et leurs alentours.

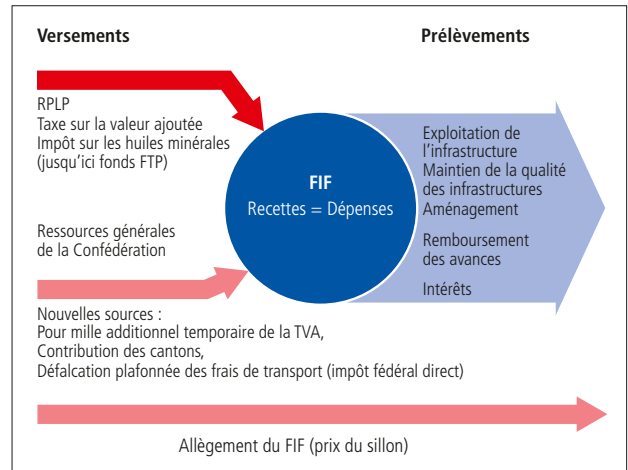
Fonds FTP/fonds d'infrastructure ferroviaire

Le 29 novembre 1998, la population suisse a approuvé l'arrêté fédéral sur la construction et le financement des projets d'infrastructure des transports publics (FTP), qui permet de moderniser et de développer l'infrastructure ferroviaire. Moyennant 31,5 milliards de francs (env. 30 milliards d'euros, prix de 1995), les quatre grands projets suivants ont été réalisés ou sont en cours de réalisation :

- RAIL 2000, ZEB et le corridor de 4 mètres
- NLFA
- Raccordement aux lignes à grande vitesse (R-LGV)
- Assainissement phonique

Le fonds est alimenté par trois sources :

- Redevance sur le trafic poids lourds liée aux prestations (RPLP, deux tiers des produits)
- Parts de l'impôt sur les huiles minérales
- Part de la TVA (1 %)



Le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) permet de réaliser des aménagements supplémentaires.

Début 2016, le fonds FTP sera remplacé par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) créé avec le projet FAIF. Le FIF financera, outre les grands projets du fonds FTP, l'ensemble des coûts d'aménagement, d'exploitation et de maintenance de l'infrastructure ferroviaire existante.

Lignes d'accès aux tunnels de base

La Suisse a conclu avec l'Allemagne et l'Italie des conventions pour la réalisation d'aménagements permettant de maîtriser l'augmentation croissante de trafic sur les lignes d'accès aux tunnels de base. Les progrès sont régulièrement analysés par des comités bilatéraux. De plus, en application de conventions internationales, le corridor entre Rotterdam/Anvers et Gênes sera aménagé pour devenir l'un des principaux axes du trafic marchandises : il sera équipé du système européen d'arrêt automatique des trains ETCS et accéléré grâce à des mesures organisationnelles.

NLFA

Pour transférer de la route au rail autant de trafic marchandises transalpin que possible, la Suisse doit moderniser et aménager son infrastructure ferroviaire. En construisant la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), elle réalise trois nouveaux tunnels de base : celui du Loetschberg, celui du Saint-Gothard et celui du Ceneri. Les aménagements sur les lignes d'accès rendent les liaisons nord-sud du transport des voyageurs et des marchandises plus courtes, plus rapides et plus performantes. Les tunnels de base du Loetschberg et du Saint-Gothard augmentent significativement les capacités du trafic marchandises.



Office fédéral des transports OFT

Raccordement LGV

La Suisse doit améliorer son raccordement au réseau européen à grande vitesse (LGV) ; le Parlement a donc adopté en 2005 un catalogue de mesures qui prévoit le cofinancement de projets en France et en Allemagne, de même que des aménagements en Suisse. Les investissements sont aussi utilisés pour perfectionner le système de nœuds en Suisse. Le projet, qui coûtera 1,1 milliard de francs (env. 1 milliard d’euros), s’achèvera en 2020 et raccourcira les temps de parcours vers des métropoles proches telles que Paris ou Munich.

RAIL 2000 et le développement de l’infrastructure ferroviaire (ZEB)

Le projet RAIL 2000 a été décidé en 1987 dans le but d’améliorer la qualité du réseau ferré suisse par des mesures de modernisation du matériel roulant qui accélèrent et densifient les liaisons préexistantes. Dans le cadre de la 1^{re} étape de RAIL 2000, 130 projets de construction ont été réalisés jusqu’en 2004 pour 5,9 milliards de francs (env. 5,6 milliards d’euros). La 2^e étape de RAIL 2000 est intitulée « Développement de l’infrastructure ferroviaire » ZEB. Dans le cadre de ce programme, 5,4 milliards de francs (env. 5,1 milliards d’euros) sont alloués à divers projets d’aménagement, notamment celui des voies d’accès aux nouveaux tunnels de base. Il s’agit par exemple d’installer des nouveaux dispositifs de signalisation permettant d’augmenter la cadence des trains.



Les passagers du train bénéficient grâce au projet ZEB d’une offre encore meilleure.

Dates	
Ouverture du tunnel du Simplon	19 mai 1906
Ouverture du tunnel de faite du Loetschberg	15 juillet 1913
Mise en exploitation du tunnel de base du Loetschberg	9 décembre 2007
Ouverture du tunnel de faite du Saint-Gothard	1er juin 1882
Perçée principale du tunnel de base du Saint-Gothard	15 octobre 2010
Mise en exploitation du tunnel de base du Saint-Gothard	11 décembre 2016
Mise en exploitation du tunnel de base du Ceneri	2020

Tunnels de base

Grâce aux tunnels de base ferroviaires du Loetschberg, du Saint-Gothard et du Ceneri, les trains ne doivent plus surmonter de grandes déclivités lorsqu’ils traversent les Alpes. L’axe du Saint-Gothard, après l’ouverture des tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri, culminera à 550 m. Les déclivités maximales ne dépasseront pas douze pour mille, d’où une augmentation de la capacité de transport sur l’axe transalpin nord-sud et une liaison raccourcie et plus rapide.

RPLP

Depuis le 1^{er} janvier 2001, la Suisse perçoit la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), un péage perçu sur les camions en fonction du poids du véhicule à moteur et de sa remorque, de la distance parcourue et des gaz d’échappement émis. Conformément au principe de causalité, la RPLP couvre les « coûts externes » du trafic marchandises lourd. 70 % des recettes de la RPLP proviennent de camions immatriculés en Suisse. La limite maximale de la RPLP a été juridiquement définie dans l’accord entre la Suisse et l’UE sur les transports terrestres.

Tunnel de base du Ceneri

Sous le Monte Ceneri au Tessin, on creuse un tunnel de base d’une longueur de 15,4 km qui reliera le nord du Tessin (Sopraceneri) et le sud du canton (Sottoceneri) et complètera la ligne de plaine sur la partie de l’axe du Saint-Gothard qui mène à Milan via Chiasso. Outre les avantages pour le trafic marchandises et le trafic longues distances, ce tunnel apporte au canton du Tessin d’appréciables améliorations en trafic régional.



Le tunnel de base du Loetschberg raccourcit les temps de parcours entre la Suisse et l'Italie.

Tunnel de base du Loetschberg

Le tunnel de base du Loetschberg, de 34,6 km, relie Frutigen, dans l'Oberland bernois, et Rarogne, en Valais. Sa construction a été lancée en 1999 et son exploitation le 9 décembre 2007. Cet axe nord-sud a son point culminant à Frutigen, à 780 mètres d'altitude, et il se poursuit en direction de l'Italie (Domodossola) par le tunnel du Simplon. Le tunnel de base du Loetschberg a accru sensiblement les capacités du trafic marchandises et il a réduit le temps de parcours des voyageurs entre Bâle et Milan.

Tunnel de base du Saint-Gothard

Le tunnel de base du Saint-Gothard (57 km de long) est situé entre Erstfeld, dans le canton d'Uri, et Bodio, au Tessin. Les travaux ont démarré en 1999, la percée a eu lieu en octobre 2010 et le tunnel sera ouvert et mis en exploitation régulière en 2016. Le tunnel de base du Saint-Gothard augmente les capacités du trafic marchandises et réduit les temps de parcours pour les transports de marchandises. Il permettra également aux trains voyageurs de circuler plus rapidement entre le nord et le sud de la Suisse. C'est désormais le plus long tunnel du monde, avant le tunnel de Seikan au Japon, de 53,9 km.

Informations complémentaires :

- Sur la politique suisse des transports : www.oftr.admin.ch

Contact :

Service de presse de l'Office fédéral des transports
+41 (0)58 462 36 43
presse@bav.admin.ch
Adresse postale :
Office fédéral des transports, 3003 Berne

© OFT, 2016